

**CONSOLIDAÇÃO DO TURISMO EM PEQUENOS MUNICÍPIOS BRASILEIROS:
NUANCES E OPORTUNIDADES NA REDE DE TRANSPORTES**

**Tourism Consolidation in Small Brazilian Municipalities: Nuances and
Opportunities in Transport Network**

**ELISANGELA APARECIDA MACHADO DA SILVA¹, JOSÉ AUGUSTO ABREU SÁ
FORTES², FERNANDO LUIZ ARAÚJO SOBRINHO³, JEFFERSON LORENCINI GAZONI⁴**

DOI: <http://dx.doi.org/10.18226/21789061.v12i1p129>

RESUMO⁵

É facultado à mobilidade o provimento de infraestrutura para acesso dos visitantes aos equipamentos do turismo, que geralmente encontram-se dispersos em diferentes áreas. Logo, interpretar as transformações territoriais proporcionadas pelo turismo recai, *a priori*, no resgate do processo de urbanização como caminho para compreensão dos pequenos municípios e do papel que desempenham no turismo. No Brasil, o incentivo das políticas públicas federais às intervenções na tessitura da escala urbana regional confere diferentes conformações na dimensão infraestrutural dos transportes. No estudo, exploratório de caráter descritivo e analítico, a finalidade é analisar o papel das redes de transporte na consolidação do turismo em municípios de até 30 mil habitantes. A abordagem teórico-conceitual do território turístico em rede permeia o pensamento sobre a consolidação do turismo no urbano em dispersão territorial. Por fim, a discussão proposta ressalta a ênfase no direcionamento territorial, onde a interação entre lugares, de alta e baixa concentração dos fluxos turísticos, é a chave para a proposição e maior eficácia das políticas públicas.

129

PALAVRAS-CHAVE

¹**Elisangela Aparecida Machado da Silva** – Doutora. Pesquisadora no Programa de Pós-Graduação em Transportes, Universidade de Brasília, Brasília, DF, Brasil. Currículo: <http://lattes.cnpq.br/3798485138463870> E-mail: elisangela-machado@hotmail.com

²**José Augusto Abreu Sá Fortes** – Doutor. Professor no Programa de Pós-Graduação em Transportes, Universidade de Brasília, Brasília, DF, Brasil. Currículo: <http://lattes.cnpq.br/5262867250109425> E-mail: afortes@unb.br

³**Fernando Luiz Araújo Sobrinho** – Doutor. Professor na Universidade de Brasília, Brasília, DF, Brasil. Currículo: <http://lattes.cnpq.br/7810411653917702> E-mail: flasobrinho@unb.br

⁴**Jefferson Lorencini Gazoni** – Doutor. Pesquisador, Universidade de Brasília, Brasília, DF, Brasil. Currículo: <http://lattes.cnpq.br/1245803769501737> E-mail: jlgazoni@hotmail.com

⁵ **Processo Editorial** - Recebido: 28 JAN 19; Avaliado: MAI – SET. Aceito: 7 DEZ 19.

Turismo. Pequeno Município. Urbanização. Território Turístico. Rede de Transportes.

ABSTRACT

Mobility is provided for the provision of infrastructure for visitor's access to tourism equipment, which are usually dispersed in different areas. Therefore, interpreting territorial transformations provided by tourism, falls beforehand, in the process of urbanization as a way of understanding of small municipalities and their role in tourism. In Brazil, the encouragement of federal public policies to interventions in the structure of the regional urban scale, confers different conformations on the infrastructural dimension of transport. In the exploratory study of descriptive and analytical character, the purpose is to analyze the role of transportation networks in the consolidation of tourism in municipalities up to 30 thousand inhabitants, the theoretical-conceptual approach of the touristic network territory, permeates the thinking about the consolidation of tourism in the urban in territorial dispersion. Finally, the proposed discussion highlights the emphasis on territorial direction, where the interaction between places, of high and low concentration of tourist flows, is the key to the proposal and greater effectiveness of public policies.

KEYWORDS

Tourism. Small Towns. Urbanization. Tourist Territory. Transport Network.

INTRODUÇÃO

É facultado à mobilidade o provimento de infraestrutura para acesso dos visitantes aos equipamentos do turismo, que geralmente estão distribuídos em diferentes zonas urbanas e interurbanas. Sendo o transporte um dos tripés responsáveis pela existência do turismo, ao lado da alimentação e do alojamento, o seu desenvolvimento ou a sua adequação tem sido uma estratégia pública indispensável para a promoção dessa atividade.

No Brasil, o incentivo às políticas públicas federais com intervenções na tessitura da escala urbana-regional, confere diferentes conformações, sobretudo, na dimensão infraestrutural dos transportes. Isso, combinado o tácito pacto de rearranjo na hierarquia dos municípios turísticos para atender aos fluxos de visitantes, proporciona uma reconfiguração das relações campo-cidade. Estes esforços, em geral concentrados nas regiões metropolitanas e em cidades de porte médio, relegam à reboque os pequenos municípios. A rede urbana, historicamente formada por processos de industrialização, paulatinamente vem incorporando as cidades turísticas, conectadas [ou não] pelos sistemas de transportes; por vezes, articuladas às dinâmicas das cadeias produtivas e/ou aos mecanismos econômicos engendrados [mas também não engendrados], reafirmam como resultado das políticas públicas o *modus operandi* tradicional e as disparidades territoriais.

Logo, interpretar as transformações territoriais proporcionadas pelo turismo recai, *a priori*, no resgate do processo de urbanização como caminho para compreensão dos significados dos pequenos municípios e dos diferenciados papéis que desempenham. O turismo, como fenômeno inerente à urbanização, requer a compreensão dos parâmetros de localização e de fluidez [ou mobilidade]. Assim, a escala analítica é definida na extensão e na conexão local e regional. Por ser assim, o objeto de investigação são as redes de transporte que, por sua vez, permitem os deslocamentos para dentro dos [e nos] territórios turísticos, onde as sedes dos municípios são os *nós* da rede de mobilidade.

Neste artigo, apresentamos um estudo exploratório de caráter descritivo e analítico, cuja finalidade é analisar o papel das redes de transporte na consolidação do turismo em municípios de até 30 mil habitantes. A metodologia proposta considera como municípios de pequeno porte demográfico aqueles cuja população se encontra abaixo de 100 mil habitantes. Considerou-se, também, que em alguns contextos regionais estes municípios podem assumir as funcionalidades de cidades médias, porém, para fins metodológicos consideramos a escala demográfica de até 30 mil habitantes. Discutimos a integração dos pequenos municípios do turismo à rede de transportes, com aporte de referencial bibliográfico, observações empíricas e dados secundários, obtidos nas bases do Ministério do Turismo, Ministério dos Transportes e Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística [IBGE], os quais receberam tratamento em ferramenta de Sistemas de Informações Geográficas [SIG] para representação espacial e, após, interpretação analítica.

Iniciamos a discussão pela abordagem teórico-conceitual do território turístico em rede, em que se dá importância ao desvelamento da lógica que permeia o pensamento sobre a estruturação do urbano, sobretudo a partir dos constructos da Geografia, até a constituição da rede de municípios do turismo, referindo-se ao caso brasileiro. A seguir, apresentamos leitura do processo de urbanização e incorporação de atividades turísticas a esses municípios, em que são evidenciados os contextos geo-históricos que influenciam ou influenciaram as questões de distribuição espacial e hierarquia dos pequenos municípios turísticos. Ao final, a partir da caracterização inicial, que é teórica e também histórica, emerge a inquietação sobre o significado das nuances e oportunidades territoriais observadas. E, também, ressaltam-se os principais censos e contrassensos da política de classificação dos municípios turísticos brasileiros, não no sentido de esgotar a discussão, mas de suscitar outros debates e investigações.

TURISMO EM REDE: O ENFOQUE TERRITORIAL

A abordagem do território, na atualidade, coloca em perspectiva uma organização geográfica que não se representa somente em forma de espaços contíguos e homogêneos, mas, sim, expressos por pontos [nós] e linhas [fluxos], contraponto a visão unitária do lugar turístico com base no critério de contiguidade espacial. A menor ou maior concentração de infraestrutura de transportes nos municípios determina que um exerça influência relevante sobre os demais, em termos de atração de recursos produtivos e de atração de viagens. Isso devido a natureza de nó e também de *hub* dos transportes [especificamente no caso brasileiro, aéreos e rodoviários], principais portões de entrada e saída de turistas nos territórios¹.

O percurso de análise, portanto, extrapola a dimensão singular e una da visão econômica e das estruturas fixas, coloca em pauta os fluxos gerados no e pelo turismo, implica na noção de [re]ordenamento espacial dos usos conforme o nível de urbanização imputados aos municípios do turismo (Boullon, 2002; Castells, 2004; Lencioni, 2015; Rodrigue, Comtois & Slack, 2016). Eles resultam de processos de urbanização que são, também, culturais, ambientais e políticos. Devido a força transformadora, assumem papel central no ordenamento do território turístico, definindo a base de consumo e de suporte produtivo em seu entorno. A conectividade entre os pequenos municípios é determinada através da estruturação dos padrões produtivos, dos mercados turísticos e das suas tendências em simultâneo.

Sendo o pequeno município na atualidade, de forma simplificada, traduzido no resultado do fenômeno de 'implosão-explosão' da cidade (Lefebvre, 1970), reflexo do estágio superior do desenvolvimento metropolitano. Fenômeno este de natureza contraditória, porque ao tempo em que promove a concentração das atividades e pessoas, promove sua dispersão multiforme e aglutinadora de espaços, **sua ação rompe os limites geográficos politicamente estabelecidos**. Distingue-se das fases urbanas anteriores, marcadas pelas lógicas industriais. Nele as cidades continuam a se expandir para além das regiões metropolitanas, cuja dispersão e dinâmica são ditadas por outras atividades econômicas, tais como o turismo, que engendram novas conformações espaciais e níveis de mobilidade. A configuração territorial é dada pela intensidade das interações e dos fluxos que enseja.

Tal dispersão urbana se faz no entendimento de seu contraponto, a totalidade, em que cada fragmento - um ponto isolado - compõe uma unidade (Lencione, 2015). **A unidade urbana e suas partes [municípios] se desenvolvem num quadro de dispersão e é a integração [redes e fluxos] que garante o conjunto, a totalidade [território]**. Visto assim, parece-nos uma nebulosa urbana,

considerada a partir de uma megalópole, uma metrópole ou uma cidade-região, que constitui uma totalidade composta de fragmentos. Como nebulosa, o fenômeno urbano apresenta-se esgarçado, rompido, com porosidades e descontínuas partes de um todo. Onde partes/pontos isolados não se integram, se dissipam, é marcada pela descontinuidade espacial. Por isso, é indispensável haver uma unidade interna, uma coesão, ou seja, a constituição de uma totalidade, a integração da dispersão urbana.

Nessa perspectiva, o território turístico [re]organiza-se pela concentração da oferta de bens e serviços, determinando os custos relacionados ao transporte pelo tempo de viagem e pela qualidade associada ao deslocamento de pessoas. Há uma relação estabelecida entre as várias localidades que formam o território, interligadas pela dotação de infraestrutura de transportes e de comunicação e, também, pelas relações de cooperação empresarial, política e social (Silva, 2006; Beni & Cury, 2012; Costa & Souto-Maior, 2006). A concentração da oferta de bens e serviços aos turistas, nos municípios, é determinada em função de fatores geográficos singulares e de atrativos, não compondo apenas uma centralidade, isolada e autossuficiente, mas uma nodalidade baseada numa geometria reticular (Castells, 2004; Lohmann, 2005; Silva, 2014). Trata-se de uma rede de nós, a partir dos quais é possível determinar os tipos de cidades que o território encerra e delimitar as zonas de influência das cidades grandes e das cidades médias [em um estrato que varia de 100 mil a quase 1 milhão de habitantes], que constituem os dois primeiros escalões na hierarquia territorial (Araújo Sobrinho, 2008; Boullon, 2002; Beni & Cury, 2012).

A propósito, em teoria, não se trata necessariamente de um município com nome ou identidade, mas de uma unidade que compõe um mega espaço do mercado turístico conectado em rede, de limites territoriais quase ausentes, que engloba milhões de pessoas, que vivem, trabalham, consomem e viajam por redes mais ou menos densas. Isso, sem desconsiderar outros elementos, tais como tamanho e segmento dos mercados consumidores, especialização da mão de obra e, por consequência, especialização do território. A afirmação dos municípios enquanto turísticos está, entre outros aspectos, na capacidade das redes de transportes de garantir fluidez, tendo cerne na mobilidade provida (Silva, 2014; Prideaux, 2000; Boullon, 2002). A rede territorial, por assim ser, é constituída por unidades turísticas segmentadas em escalas, em que o grau de complexidade é ancorado nas inter-relações que possibilitam, na divisão do trabalho e, especialmente, na intensidade e extensão dos fluxos.

Nesta perspectiva, o município unidade político espacial, nó de onde partem e convergem os fluxos turísticos, é expresso pelo conjunto de enfoques estratégicos, assim como pelas correspondentes formulações de atuação e controle do poder político e econômico, a fim de que sejam incorporados arranjos adequados conforme os interesses (Ruckert, 2016). É resultado do processo histórico, delimitado por contornos preestabelecidos, resultado da apropriação dos recursos, da mobilização de conhecimentos, das tecnologias, da comunicação e da infraestrutura de transportes de conexão entre os lugares. É marcado culturalmente, delimitado institucionalmente e composto por múltiplas dimensões, onde se valoriza e coloca no centro dos estudos geográficos o ordenamento do espaço urbano, rural e ambiental como elementos inter-relacionados e integrantes de uma mesma realidade territorial, cuja funcionalidade depende das demandas de vários níveis, desde o local até o global (Silva, 2014; Steinberger, 2006).

Diante do exposto, as análises pautadas apenas em elementos estanques [fixos] denotam frágil visão territorial, o que a torna insuficiente para auxiliar a estruturação de uma rede em múltiplas escalas, ou seja, requer “escrutínio de interpretação das tendências do processo de urbanização” (Costa & Araújo Sobrinho, 2013, p. 284). Logo, antes de interpretar as transformações territoriais proporcionadas pelo turismo, é o processo de urbanização que, a priori, deve ser evidenciado. Compreende a leitura da distribuição dos municípios, os seus níveis de concentração de fixos com suas diferenças e as contradições, intensidade e abrangência dos fluxos. E, ainda, postula análise das impedâncias em oposição ao movimento ou conectividade com efeito de separação espacial ou dificuldade de interação entre os municípios do turismo. Entender o turismo, nesta perspectiva, implica atentar para parâmetros de localização dos destinos e de movimento ou imobilidade que o envolve.

Por assim ser, a escala analítica é definida na extensão, na conexão local, regional e global, e o objeto compreende as redes de transportes que, por sua vez, permitem os deslocamentos para dentro [e nos] territórios turísticos. Mais importante que a distância geográfica é o tempo de deslocamento entre os nós, representado, no caso, pela capacidade de movimentar bens, racionalizar os custos logísticos de deslocamento e, no caso dos serviços, reduzir custos relacionados ao transporte, ao tempo de viagem, qualidade associada ao deslocamento de turistas em espaços marcados pela descontinuidade espacial das estruturas. O imperativo, nas palavras de Harvey (1989), é a compressão espaço-tempo, em que o ato de mover é cada vez mais decisivo para a produção, consumo e integração no/do território. O avanço tecnológico no

setor de transporte permite a diminuição do tempo de deslocamento entre diferentes lugares do mundo, facilitando assim a expansão dos fluxos e a constituição de novas destinações e territórios turísticos.

A EMERGÊNCIA DOS PEQUENOS MUNICÍPIOS: CONTEXTUALIZAÇÃO URBANA

O acelerado processo de urbanização brasileira, verificado a partir da década de 1930, denota a importância assumida pelo turismo na configuração da rede de cidades e a constituição de regiões urbanas que motivam, neste artigo, a discussão dos limites da dispersão dos pequenos municípios do turismo pelo território. Isso, no intuito de compreender onde reside a questão da integração, ante o contexto globalizado que comporta fenômenos polimorfos, no qual o capital financeiro e a existência de complexas redes de comunicação e dos transportes reduzem as distâncias entre os lugares. Há diversas interpretações e abordagens sobre a urbanização; vários autores, em diferentes áreas do conhecimento, têm abordado o assunto, por isso não é nossa intenção aprofundar ou sistematizar as várias correntes, uma vez que todos expressam a compreensão de que estamos vivendo uma nova fase da urbanização em que ocorre a dissolução da metrópole (Lencione, 2015; Lefebvre, 1970; Gottmann; 1961), contexto em que acreditamos emergir os pequenos municípios do turismo.

É preciso reconhecer que o início da urbanização brasileira remonta ao período colonial, quando da constituição de núcleos urbanos portuários, pequenos arquipélagos definidos pelas atividades econômicas de exportação desenvolvidas sobre os desígnios da Coroa Portuguesa. Trata-se de período marcado pela geração de cidades em que, a urbanização propriamente dita, foi instaurada a partir do século XVIII, por influência da atividade mineradora. Até o final do século XIX o Brasil permaneceu um país de características eminentemente rurais, de fraca relação entre os lugares. A partir de então, até os dias atuais, o processo de urbanização é marcado por três fases distintas no que se refere aos propósitos políticos e econômicos, complementares, ao proporcionar a integração entre os lugares, e subsequentes no aspecto histórico e econômico. Para efeito didático, segmentamos este processo em três fases, a primeira compreendida entre o final do século XIX e os anos 1950; a segunda, de 1950 à 1980; a terceira, de 1990 aos dias atuais (Soja, 2010 e 2016; Lencione, 2015; Maricato, 2008; Santos, 2005; Lefebvre, 1970).

Na primeira fase há acelerado processo de urbanização, a população passa de 9,9 milhões para 14,3 milhões, um aumento de mais de 40% (IBGE, 2010). As políticas de atração de migrantes,

os investimentos privados e incentivos públicos à industrialização são decisões que podem ser remetidas como propostas de construir um Brasil urbano mais ou menos integrado, com atividades mais diversificadas e evidente desejo de descentralização dos lugares econômicos em território nacional. O Brasil move-se à segunda fase da urbanização, passando de uma sociedade rural à urbana. Das **cidades espontâneas**, surgidas naturalmente dos núcleos urbanos ou povoados formados no Período Colonial e Ciclo do Ouro [século XVI ao XVIII], surgem também as cidades planejadas [Belo Horizonte, 1897; Boa Vista, 1890; Goiânia, 1933; Brasília, 1960; Palmas, 1989] como *lócus* central do processo interiorização, cada qual a seu tempo corroborando com a estratégia política de ocupação do território central, do extremo oeste e do norte.

Bem-sucedidos na formação de centros urbanos de consumo, esses aspectos alimentaram o fenômeno da urbanização entre 1940 e 1970, quando 55.92% da população passa a viver nas cidades [Tabela 1]. Um Brasil urbano, ainda, fracamente integrado, e com as atividades produtivas e cidades concentradas em torno do eixo Rio de Janeiro - São Paulo, requereu expressivos investimentos, que deram respaldo à industrialização e, conseqüentemente, à urbanização na forma de projetos industriais, expansão das redes de comunicação e de energia, com implantação de hidrelétricas, portos, rodovias, aeroportos, dutos e estruturação de vias expressas nas grandes cidades. Intensificou-se a instalação de meios técnicos-científicos-informacionais para a livre circulação de bens, capitais e pessoas (Galeano, 1980, Santos, 2005), o que culminou na consolidação do mercado de escala nacional.

Tabela 1: Brasil - Índice de urbanização, 1940-2010

Brasil	1940	1950	1960	1970	1980	1991	2000	2007	2010
Urbanização (%)	31,24	36,16	44,67	55,92	67,59	75,59	81,23	83,48	84,36

Fonte: IBGE, Censos demográficos 1940-2010.

Notadamente, o período é marcado por maior concentração da população nas áreas urbanas [ver Tabela 1], o que engendrou novas articulações entre as estruturas espaciais, visto a dispersão das atividades econômicas para além das capitais e centros urbanos, abrindo espaço ao surgimento de novas centralidades regionais, reflexo das políticas públicas de descentralização das atividades econômicas, interiorização do desenvolvimento e provimento de infraestrutura de transportes para integração espacial do país, que graças a expansão das fronteiras agrícolas e migrações intrarregionais, corroborou com o espraiamento da urbanização em direção ao oeste, contrapondo a concentração urbana no litoral. Consolidou e

complexificou-se a rede urbana nacional, com a modernização industrial concentrada na região Centro Sul, que permanece na atualidade como principal polo de atração populacional das demais regiões brasileiras.

A [re]configuração das áreas rurais com o surgimento, ou a ampliação, em regiões mais dinâmicas foi a resultante desse processo, especialmente em São Paulo e em alguns estados do Sul e Sudeste, de um conjunto de atividades e ocupação não-agrícolas, que colocam esses espaços em outro patamar de articulação com os centros urbanos, em que o rural não deve mais ser visto simplesmente como fornecedor de produtos primários para os centros urbanos, mas articulado com todo o sistema de produção e atividades deste. Lencione (2015), amparada em Lefebvre (1970) e Gottmann (1961), argumenta que esta fase é um estágio superior do desenvolvimento metropolitano, a pós-urbanização ou a metropolização do espaço [fenômeno de 'implosão-explosão' da cidade].

Essa fase, no Brasil, caracterizou-se pela criação de dinâmicos espaços produtivos da indústria, do agronegócio e do mercado financeiro, por ser assim, de influência nacional, regional e local, reforçam o processo de interiorização econômica e de integração do território à lógica produtiva globalizada. Um processo de concentração de recursos técnicos-científicos-informacionais nos municípios, diferenciando e distinguindo as localidades do território, não pela especialidade produtiva e de mobilidade, mas devido a dotação desigual de recursos. A integração produtiva e de articulação funcional entre os centros urbanos conformaram a existência de dois movimentos distintos, porém complementares, diversificaram as funções desempenhadas pelos centros urbanos, tornando mais complexas suas atividades. Por outro, ampliaram as demandas de articulação e integração entre eles.

137

VIAGENS TURÍSTICAS E A CONSOLIDAÇÃO DA REDE DE TRANSPORTES

Concomitante ao processo de urbanização, no Brasil houve a abertura de caminhos do litoral para o interior com dotação de infraestrutura. A estruturação do Sistema Nacional de Viação, composta pela rede de transportes terrestres, aquaviários e aéreos foi instrumento fundamental à política pública e à consolidação do processo de integração nacional (Ministério dos Transportes, 2013). Foi notória a priorização do transporte terrestre como forma de movimentação de cargas e pessoas, primeiramente com a implantação de ferrovias, ligando os centros econômicos mais expressivos do interior ao litoral e, posteriormente, a implantação de

rodovias de ligação do Distrito Federal às capitais e aos centros urbanos (Pires, 2001; Roná, 2002; Barretto, 2005).

A dotação de infraestrutura de transporte ocorreu no mesmo sentido da ocupação territorial do Brasil e de acordo com a lógica dos ciclos econômicos: de Oeste para Leste no período de extração de madeira, engenhos de açúcar, extração mineral e criação de gado [século XV até início do século XX]; de Sul para Norte no período de expansão das fronteiras agropecuárias e da industrialização [meados do século XX ao XXI]. Ao mesmo tempo, a formação das redes estruturantes de transportes rodoviários e aéreos foi marcante a partir da década de 1970, com o abandono das ferrovias como transporte de cargas e de pessoas e certo descaso com a implementação de infraestrutura aquaviária (Silva, 2014).

Concomitantemente, o turismo como fenômeno social surgiu no Brasil vinculado ao lazer, quando grandes contingentes passaram a viajar. O turismo passou a ser estimulado a partir da década de 1930 (Barretto, 2005; Pires, 2001), aproximadamente, enquanto atividade econômica do setor terciário, com serviços concentrados sobretudo em áreas urbanas. Até a década de 1960ⁱⁱ, as políticas nacionais foram expressas em forma de diretrizes ou estratégias isoladas, com o objetivo de organizar e de incentivar agências de turismo, empresas de transporte e redes hoteleiras nos principais centros econômicos do país – São Paulo e Rio de Janeiro –, onde viviam as classes mais abastadas e que também atraíam brasileiros e estrangeiros interessados nas atividades de negócios e de lazer.

A partir dos anos 1970, com as redes de transportes em franco processo de expansão, programas e projetos estruturantes, como os megaprojetos turísticos no Nordeste [décadas de 1970 e 1980] e Prodetur [década de 1990], promovidos para estruturar o turismo, com interferência notável no território (Cruz, 2002; Basso, 2009), apropriando-se da infraestrutura de transportes existente ou investindo na complementação para tornar o acesso e a estadia dos turistas viáveis, no Nordeste mas também em outras regiões até então inacessíveis do ponto de vista do turismo internacional. Essa forma inicial de expressão das políticas públicas brasileiras induziu ao desenvolvimento parcial do turismo no território e estimulou diferentes formas de concentração da atividade.

A reconstituição histórica do processo de urbanização e das ações de dotação de infraestrutura de transportes no país, e o consequente reflexo na dispersão-concentração espacial dos pequenos municípios do turismo, conduzem à constatação de dois aspectos que, de acordo com Cruz (2006), orientam a condução das políticas públicas. No primeiro identificamos a criação de

facilidades para implementação de infraestrutura turística pautada na matriz rodoviária. A rede de transportes no Brasil, majoritariamente rodoviária, foi implantada no período compreendido entre 1950 e 1980.

No segundo aspecto, identificamos a implementação/melhoria de infraestrutura básica de transportes, principalmente nos aeroportos regionais, com investimentos acelerado no período de 2004 a 2014, em função da realização de megaeventos esportivos. Porém, o investimento público no setor, abatido por consecutivas crises econômicas [1980, 2008, 2014], decresceu de forma contínua nas últimas décadas. Foram investidos, em média, 2% do PIB na década de 1970, 1,5% na de 1980 e menos de 0,7% na de 1990, chegando aos anos 2000 com menos de 1% [Tabela 2]. Como resultado, o desenvolvimento da infraestrutura setorial não foi suficiente para responder de maneira adequada às necessidades advindas do processo de expansão da economia e crescimento do setor turístico no país, quando observa-se investimento da ordem de 33% em manutenção da malha rodoviária nacional (CNT, 2018), enquanto a ampliação, inovação ou inserção de novos modos à rede de transporte nacional ficaram relegadas a segundo plano.

Tabela 2 – Brasil: Evolução dos investimentos em infraestrutura de transporte

	2003	2005	2007	2009	2011	2013	2015	2017
PIB (Trilhões R\$)	1.556	2.148	2.558	3.143	4.143	5.332	6.000	6.600
Recursos autorizados (Milhões R\$)	3.888	7.560	13.169	15.559	19.767	15.909	13.939	11.481
%	0,25	0,35	0,51	0,50	0,48	0,30	0,23	0,18

Fonte: Boletim Econômico CNT, 2018 e IBGE, 2018.

Nos planos e programas nacionais, ainda se observa baixo nível de articulação entre as políticas federais de transporte e turismo (Silva, 2014). Prioritariamente, contemplam ações de infraestrutura de transportes – duplicação de rodovias, modernização dos portos e estruturação dos aeroportos regionais – para escoamento da produção de *commodities* e agroindústria ao mercado internacional. O turismo é tido como indutor secundário para o dimensionamento de infraestrutura de transportes, salvo menção específica ao nordeste [leia Bahia e Pernambuco] no Plano Nacional de Logística de Transportes [PNLT].

PEQUENOS MUNICÍPIOS DO TURISMO

A noção de município tem sido atribuída à concentração populacional, abordagem que evidencia a dimensão demográfica como elemento determinante. Outras abordagens, em especial as econômicas, demonstram que a noção de município não é meramente definida por uma única linha teórica, mas por outras, compreendidas em processo de investigação multidisciplinar. O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2017) e o Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas (IPEA, 2002), **os definem a partir da comparação de tipos diversos de comunidades, considerando, por exemplo, as que possuem funções político-administrativas e comerciais, buscando apreender aspectos como hierarquia, tipologia e funções dos centros urbanos na rede urbana do Brasil.**

Para melhor compreender este universo, definimos como pequenos municípios do turismo aqueles que possuem uma população total inferior a 20.000 habitantes (IBGE, 2010) e, aqueles cuja população total é superior, mas cuja população urbana não ultrapasse este limite. Neste último caso, a população total não raramente se situa na faixa até 30.000 habitantes. Na verdade, não se trata simplesmente de afirmar ou negar o caráter urbano destes aglomerados tomados globalmente, mas, sobretudo, de tentar entender as funções que elas exercem no **chamado território turístico.** Em 2010, dentre os 5.570 municípios, 4.407 (79,1%) são municípios de até 30 mil habitantes como destaca a Tabela 3 (IBGE, 2010), portanto, são expressivos os **níveis de representatividade dos municípios com este perfil na rede urbana.**

Tabela 3 – Brasil: municípios pequenos

Municípios Pequenos	Em números	
	Nº	%
Total Brasil	5.570	100,0%
Brasil (até 30 mil habitantes)	4.407	79,1%
Total municípios pequenos do turismo	3.285	58,97%
Municípios pequenos do turismo (até 30 mil habitantes)	587	17,9%

Fonte: IBGE (2010); Ministério do Turismo (2017)

No Brasil, 58,97% dos municípios são turísticos (Ministério do Turismo, 2017), dentre os quais 17,90% são pequenos municípios [Tabela 3], uma parcela substancial que não pode ser ignorada na constituição da rede urbana nacional, porque emergem no contexto da reestruturação **produtiva ocorrida desde o ano 2000** [desconcentração industrial e expansão da fronteira

agrícola], marcadas por alteração na dinâmica demográfica, funcional e produtiva, da matriz econômica e das redes logísticas dos municípios. A partir da concepção de ruralidade e de urbanidade poderemos explicar o significado dos pequenos municípios do turismo, como manifestações de modos de vida locais que se preservam mesclados com o moderno (Damiani, 2006).

Por assim ser, são caracterizados pela existência de uma dimensão mínimas de atividades capazes de garantir crescimento auto-sustentado e um domínio territorial [aspectos patrimoniais e culturais], capaz de atrair visitantes (Santos, 1982; Castrogiovanni & Gastal, 1999). Há nesses municípios uma concentração mínima de estruturas, equipamentos e serviços turísticos [restaurantes, pousadas, serviço de transportes turísticos e receptivo]. Na oferta de outras atividades mais complexas, são dependentes dos centros urbanos aos quais estão vinculados territorialmente. Dessa forma, para se caracterizar o pequeno município do turismo, é necessário entender a singularidade de sua atratividade turística e o contexto político-institucional.

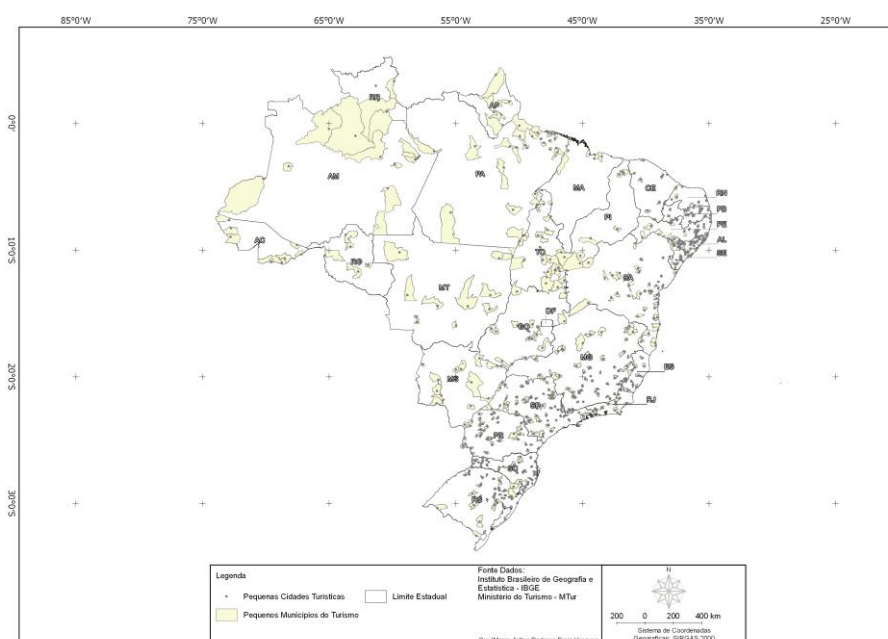


Figura 1: Pequenos municípios do Turismo - Brasil, 2018

Fonte: Elaboração dos Autores.

Quando considerada a interação dos pequenos municípios do turismo com os demais centros urbanos e fluxos de pessoas, observa-se dispersão espacial em território nacional, concomitante a concentração no entorno das capitais [Figura 1]. Extensiva na ocupação territorial, a

acumulação dos recursos econômicos atua como principal lógica indutora da dispersão e não a atratividade turística.

As regiões Centro-Oeste (17,9%) e Norte (7,2%), últimas regiões a serem ocupadas no processo de industrialização e, portanto, de urbanização, têm menor concentração de municípios. Enquanto, nas regiões Sudeste (24,4%), Sul (21,8%) e Nordeste (14,5%) são numericamente mais representativos [Tabela 4]. Na dispersão espacial dos pequenos municípios do turismo observa-se a amplitude dos papéis urbanos e a dinâmica regional que [re]organizam os mesmos, isso, ante as distintas particularidades históricas, patrimonial [material e imaterial], magnitude econômica, papéis e significados do contexto político.

Tabela 4 – Brasil: Categoria de classificação das cidades pequenas Turísticas

	Categoria turística		Municípios / Macrorregiões				
	Geral	Pequenos municípios	CO	N	NE	S	SE
Total	3285	587	42	85	189	128	143
%	100,0	17,9	7,2	14,5	32,2	21,8	24,4
A	57	3	1	1	0	0	1
%	1,74	1	2,4	1,2	0,0	0,0	0,7
B	179	15	1	7	0	3	4
%	5,45	3,0	2,4	8,2	0,0	2,3	2,8
C	539	86	19	8	18	16	25
%	16,4	15	45,2	9,4	9,5	12,5	17,5
D	1961	420	21	74	124	94	107
%	59,7	72	50,0	87,1	65,6	73,4	74,8
E	549	63	0	8	34	15	6
%	16,7	11	0,0	9,4	18,0	11,7	4,2

Legenda: CO: Centro-Oeste; N: Norte; NE: Nordeste; S: Sul; SE: Sudeste.

Fonte: Ministério do Turismo, 2017

Evidencia-se explícita conexão desses com as áreas de expansão da fronteira agroindustrial. É o caso dos pequenos municípios nos estados da Região Centro-Oeste, Norte e porção central do Nordeste [Figura 1], onde cada qual desempenha papel urbano restrito, tendo em vista predominar entre seus habitantes grupos sociais de baixa renda familiar, o que possibilita somente um consumo básico, destinado a permitir a reprodução da força de trabalho.

A despeito, a concentração espacial reflete a lógica do processo de urbanização, resultado da também concentração econômica nos estados do Sul e Sudeste e no litoral Nordestino (Andrade, 2008) [Figura 1 e Tabela 4] e, no entorno das cidades com os maiores PIB do turismo:

São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Porto Alegre, Brasília, Curitiba, Salvador, Campinas, Santos, Recife, Fortaleza e Vitória (Silva, 2014). Isto evidencia uma atividade altamente concentradora no território em razão dos recursos técnicos, informacionais, financeiros e do capital humano. Neste caso, confirma-se a concentração dos pequenos municípios do turismo em função das metrópoles, onde há rede de transportes bem estruturada, em especial, portões aéreos de emissão e recepção de passageiros. A dispersão concentração-dispersão-concentração dos pequenos municípios do turismo em território nacional, que Lencioni (2015) denomina 'nebulosa urbana', apresenta-se esgarçado, rompido, com porosidades e descontinuidades [Figura 1], face a [re]organização espacial urbana.

Essa [re]organização expressa, atualmente, na classificação dada pela concentração dos estabelecimentos e empregos formais de hospedagem e pela estimativa de turistas a partir do Estudo de Demanda Doméstica e Internacional, identifica e hierarquiza esses municípios pelo maior ou menor desempenho econômico [Ministério do Turismo, Portaria 144/ 2015]. Em essência, um processo de hierarquização que tem como pressuposto a análise de *cluster* [agrupamento], considerando sua relação direta e evidente com a economia do turismo, com finalidade de subsidiar a tomada de decisões estratégicas da gestão pública e orientar a alocação de recursos públicos para apoio a programas, projetos e ações que visam ao desenvolvimento do turismo.

Por óbvio, a classificação considera em seus parâmetros os fixos e fluxos, corrobora ao processo de urbanização ao legitimar a categoria dos municípios em função dos níveis de concentração dos recursos técnico-informacionais. Mas em essência acirra disparidades e evidencia desigualdades socioespaciais, porque há menor ocorrência de cidades na categoria "A" (1,74%) [Tabela 5]. Esta categoria coube, majoritariamente, às capitais e centros urbanos regionais que outrora receberam investimentos por interesses políticos econômicos industriais e, na atualidade, em nome da realização dos grandes eventos esportivos, são beneficiárias de infraestrutura de transportes, mobilidade, comunicação, empresas turísticas multinacionais sobretudo, hoteleiras. As faixas de classificação "D" e "E" concentram mais de 76,4% dos municípios turísticos [Tabela 5]. No caso, são localidades de menor concentração dos postos de trabalho, movimentação e fluxos turísticos, de pouca ligação entre os principais centros regionais produtivos e definem o contraste entre as macrorregiões do país. Os pequenos municípios do turismo correspondem a 83% nessa faixa classificatória.

Tabela 5 – Brasil: Classificação dos Municípios Turísticos, 2018

Categoria	A	B	C	D	E	Total
Nº de Casos	57	179	539	1.961	549	3.285
% de Casos	1,74	5,45	16,4	59,7	16,7	100

Fonte: Ministério do Turismo (2017)

A homogeneidade espacial evidenciada pela classificação turística (Figura 2) reproduz a funcionalidade desses municípios, dada pela rede urbana organizada sobre os desígnios da industrialização. No caso, a política de turismo se apropria da estrutura, do *modus operandi* tecnocrático, sem oferecer uma estratégia de intervenção que rompa com a racionalidade eminentemente econômica em um novo critério balizado pelos princípios de equidade social com inclusão dessas localidades à rede global. De um lado, esses municípios encontram-se rarefeitos pelo espaço [Amazônia, Acre, Pará e Mato Grosso], estruturas de pequeno porte e pouquíssimos centros regionais, e de outro, a presença de densas concentrações, a exemplo de São Paulo e estados do Nordeste (Figura 2).

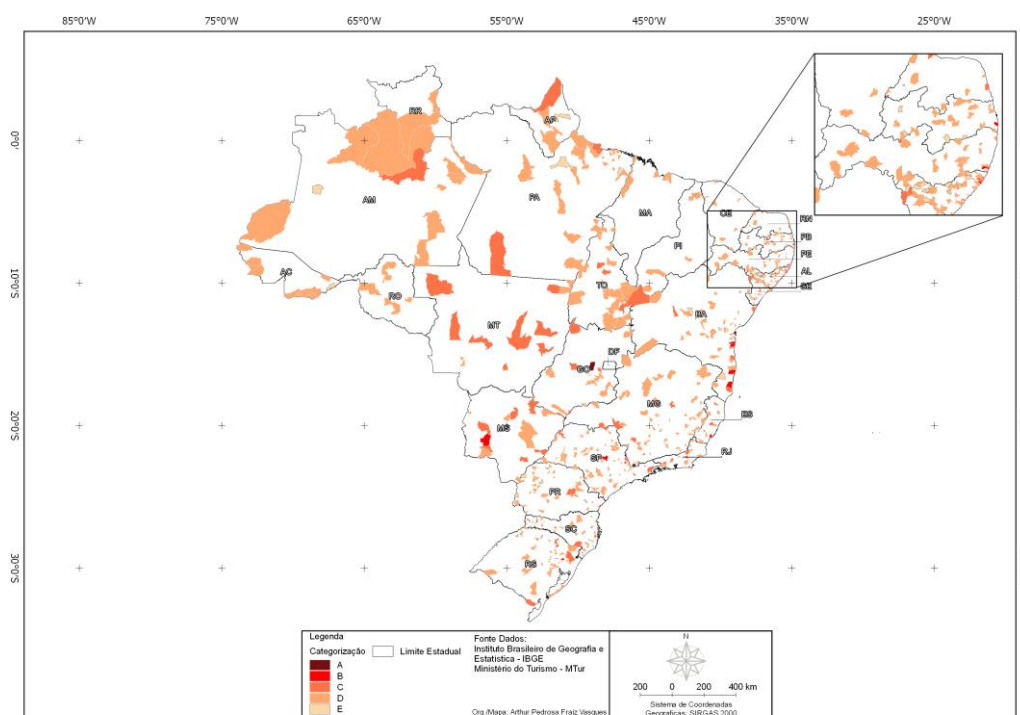


Figura 2 - Brasil - Pequenos municípios do Turismo, categorização segundo o MTur, 2018.

Fonte: Elaboração dos Autores.

Não obstante, enquanto fenômeno sociopolítico e também econômico, o turismo apropria-se dos espaços, tanto como estratégia de desenvolvimento, quanto pelos simbolismos associados

às muitas manifestações [visibilidade, competitividade econômica, interesses de grupos políticos e dos movimentos sociais, entre outros]; materializa a projeção dos pequenos municípios em cenário nacional e quiçá internacional; vincula-se a organização das estruturas fixas e móveis que compõe o território estabelecendo uma relação de ordem, com base na construção de hierarquias. Contraditoriamente dispersos e fragmentados, nem sempre ao fluxo **é permitida total interação entre os fixos**, em certas circunstâncias [ambientais, culturais e sociais] nem devessem ocorrer.

Vide contexto atual, a valorização dos lugares não é mais colocada de forma hierárquica, os pequenos municípios incorporados aos processos de globalização definem possibilidades de contatos múltiplos entre cidades de todas as dimensões, rompendo as estritas hierarquias escalares (Damiani, 2006; Cruz, 2006), colocando-as de acordo com os fluxos que as suas singularidades turísticas e sociais ensejam. Nesses locais coexistem outros que são mediadores do desenvolvimento e da dinâmica socioespacial do turismo, numa perspectiva de escala. Não se quer crer que a classificação dada enseje em inserir estes municípios – ela os negligência da dinâmica nacional e global – e, sim, ela é imbuída de contradições reproduzidas de outras escalas e momentos históricos, próprias do sistema socioeconômico vigente.

PARA ONDE VAMOS: INTEGRAÇÃO NA DISPERSÃO - NUANCES E POSSIBILIDADES

Vista a dispersão-concentração dos pequenos municípios do turismo em território nacional, o **maior desafio das políticas públicas de dotação de infraestrutura é contrapor a lógica centrípeta do processo de urbanização que justifica/retroalimenta a centralização de recursos técnico-informacionais em dada localidade e estabelecer uma outra lógica centrífuga de promoção do desenvolvimento com equidade de oportunidade territorial**, que contemple estratégias para diminuir as impedâncias e garantir a mobilidade dos turistas.

Iniciamos a discussão, então, afirmando que uma política de integração trata do desenvolvimento do conjunto de constructos de interesse socioeconômico e ambiental para funcionamento e desempenho do sistema de transporte com vistas a dirimir as impedâncias temporais e espaciais à mobilidade dos turistas. No sentido territorial, para efeitos de políticas públicas nacionais, destacamos impedâncias que interferem no surgimento, alteração e qualificação competitiva das funções nodais nos pequenos municípios do turismo, ou seja, a **integração entre os modos e a acessibilidade de longo curso** (Lohmann, Fraga & Castro, 2013; Rodrigue, 2016).

Ao avaliar a rede dos transportes no Brasil [Figura 3], como consequência do processo de urbanização, pode-se ressaltar o incremento e concentração de estruturas e de *nós* especializados no litoral, o que culmina em melhor classificação turística [A e B] nestes destinos. A maior incidência de infraestrutura de transporte hidroviário na região Norte e Centro-Oeste [Figura 3] é **dado as condições climáticas e hídricas favoráveis e a ocupação urbana ribeirinha**. Contudo, é observada baixa integração dos portos hidroviários como *hub* dos pequenos municípios, mas também por **desestímulo público** [veja Tabela 2]. Em relação ao transporte ferroviário, **a aparente cobertura nacional não implica em atendimento aos destinos turísticos**. De baixa capilaridade e integração modal, as ferrovias assumem menor relevância no transporte de passageiros **inter-regional, mas é possível destacar linhas de interesse turísticos [Paraná, Minas Gerais e Pernambuco]**.

No contexto da dispersão espacial, cabe ressaltar que na divisão modal o tipo mais utilizado nas viagens de turismo é rodoviário (79,1%), seguido pelo aéreo (17%), outros (2,4%) e hidroviário (1,5%) (Brasil, 2012). O modo rodoviário, o principal meio de deslocamentos dos turistas pelo Brasil, eleva a importância das viagens de curta distância, ou a menos de cinco horas dos locais de origem, com permanência de 2 a 3 dias (31,7%) e de 4 a 5 dias (17,3%). Neste contexto os transportes rodoviários assumem papel relevante na dispersão dos fluxos de turistas a partir dos principais *hub* e polos emissores de turistas. Isso para efeitos de viagens internas; para efeitos de atratividade internacional, a integração intermodal, entre modos, vias e terminais é incipiente.

Ao mesmo tempo em que se verifica a importância deste modo de transporte para alguns segmentos da demanda de turismo doméstico, também se percebe um potencial de desenvolvimento para esta modalidade de viagem no país. De acordo com Solha e Braga (2016) são desconhecidas informações como perfil dos passageiros e motivação da viagem. Em relação a origem destino dos passageiros (ANTT, 2018), o maior fluxo ocorre entre as capitais e pequenas cidades nordestinas, supomos pela maior proximidade entre estas [Figura 4], mas também pelo nível de **renda da população**. No entanto, a maior canalização de investimento em **infraestrutura de transportes pelos governos federais, estaduais e iniciativa privada foi destinada ao modo aéreo, quando se constata uma forte relação entre o turismo e a localização dos municípios lindeiros às rodovias federais**.

Em perspectiva estratégica, aumentar a acessibilidade de longo curso colocam os aeroportos como *hub* aéreo. O poder de capilaridade que lhes é conferido torna-os em infraestrutura

fundamental na indução de **desenvolvimento regional** (Kunz, Schommer, Schneider & Mecca, 2012; Silva, Sobrinho & Fortes, 2015), consubstanciando em ferramenta de integração e consolidação do turismo. O modal figura como o mais bem estruturado em termos de interação com o setor de turismo (Gazoni, Silva & Fortes, 2017; Silva, Fortes & Queiroz, 2017). Não obstante, observa-se na [Figura 4] uma maior concentração dos pequenos municípios a até 500 Km das capitais, portanto, dos aeroportos de maior movimentação de passageiros.

A difusão do transporte aéreo com fluxos crescentes de passageiros em viagens turísticas a negócios e/ou a lazer, agrega valor à complexa cadeia produtiva da aviação civil do país. Silva, Fortes e Queiroz (2017) indicam para investimentos prioritários cinco aeroportos na macrorregião Norte, quatro nas macrorregiões Sul, Sudeste e Nordeste e apenas um na região Centro-Oeste, corroborando com efeitos no território circundante onde rodovias e hidrovias não se encontram consolidadas [Figura 3].

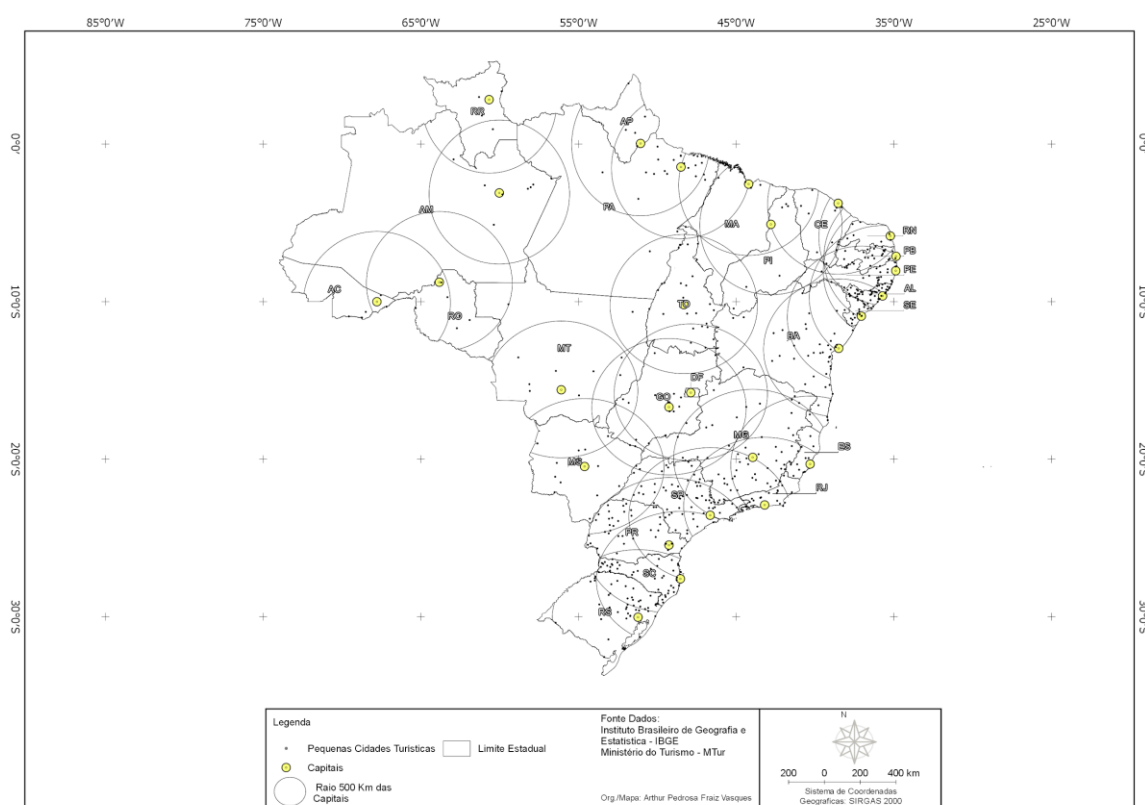


Figura 3: Brasil: Pequenas cidades do Turismo sob o raio de influência das capitais, 500Km.

Fonte: Elaboração dos Autores.

A implementação de obras voltadas a aumentar a fluidez do território, bem como outras destinadas à melhoria de condições infraestruturais, aumentam na mesma proporção de dispersão da urbanização, mas infelizmente a construção de novas estruturas e manutenção de

estradas vicinais não constam no escopo dos projetos federais, haja visto a quantidade de cidades sem atendimento da rede de estradas federais [Figura 4]. São de alçada municipal que nem sempre contam com recursos técnicos e financeiros para tratar adequadamente esta infraestrutura. Em geral, as atenções se restringem às condições de trafegabilidade, sendo praticamente indiferente às questões espacial e temporal que impactam diretamente sobre o turismo. A mais, projeto dessas estradas, para além dos cuidados ambientais e sociais, não consideram aspectos da paisagem, com suas diversas peculiaridades sociais, econômicas e turísticas. As soluções técnicas para projetar, construir, manter e recuperar estradas existem e são consolidadas. Soluções técnicas para tratar a estrada como um ativo turístico também estão em desenvolvimento. E no caso do Brasil, em prol dos pequenos municípios do turismo, estes estudos são urgentes.



Figura 4: Brasil: Pequenos municípios do Turismo e rede de transportes, 2018.

Fonte: Elaboração dos Autores.

Os fluxos de turistas e a movimentação destes pelo Brasil, aliados às políticas de melhorias das vias rodoviárias e dos aeroportos regionais, apontam para o estabelecimento de ações programáticas e de investimento a partir da visão integrada entre os setores de transporte e

turismo. Ressalta como elemento nas discussões proposta sobre a consolidação dos pequenos municípios do turismo e rede de transportes, a ênfase no direcionamento territorial, onde a interação entre lugares de menor e maior concentração de recursos técnicos-informacionais é a chave das políticas públicas. As intervenções voltadas para o espaço são apenas uma pequena parte daquilo que os governos podem fazer para alavancar turismo nestes destinos que não se encontram bem classificados. Além dos incentivos direcionados ao lugar, os governos dispõem de instrumentos muito mais poderosos para integração. Eles podem criar instituições que unifiquem os lugares e implantar uma infraestrutura que conecte alguns lugares a outros, com fortalecimento das instâncias de governança e atração de investimentos criativos lançando mão das tecnologias disruptivas, serviços de locação de automóveis e fretamento, enquanto os investimentos em infraestrutura não são viáveis economicamente.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O intuito neste artigo foi propor uma linha de pensamento e discutir a consolidação do turismo em pequenos municípios, haja visto o cenário de globalização dos locais e da ascendência dos fluxos como principal meio de integração do local ao global. Nesse sentido, procurou-se de modo breve elencar temáticas e discussões, com fundamentos em conceitos que envolvem a produção do território e refletir sobre a lógica das políticas dos transportes e do turismo que incidem sobre os municípios brasileiros.

As redes constituem a nova forma de [re]organização espacial, amparadas em processos produtivos essencialmente urbanos, onde experiências aos turistas são propostas, mas que também são espaços de poder e de cultura, compartilhadas com as vivências cotidianas dos residentes. Neste contexto, cada vez mais rápido e fluido, os novos desafios que se apresentam ao estágio de urbanização do turismo em pequenos municípios são de natureza dos movimentos que ensejam, da [i]mobilidade que proporcionam aos turistas, cujas alternativas passam pela implementação de políticas que buscam dirimir as impedências, concomitante à diminuição de desigualdades socioeconômicas.

Essa perspectiva contrapõe a lógica das políticas essencialmente econômicas, segundo o princípio da centralidade e hierarquia dos municípios, atribuindo aos núcleos urbanos capacidade de ofertar bens e serviços centrais, quando aos pequenos municípios, ante a conjuntura socioeconômica e política, não são proporcionadas tais oportunidades, ou seja, a característica dos produtos ofertados por cada localidade permitiu situá-la comparativamente

às demais, mas as principais evidências apontam para a continuidade de um processo que reafirma a lógica **centro-periferia**, produto do processo histórico de urbanização brasileira, cuja nível de dotação de infraestrutura de transportes é incipiente para alavancar os níveis de integração desses municípios à rede nacional e global do turismo.

Diante desse quadro contraditório, é evidente que os pequenos municípios constituem importantes objetos para investigação na contemporaneidade, tanto pela carência de estudos como pelo conteúdo social, político, econômico e histórico que representam, mas sobretudo pela importância do turismo nestas localidades como oportunidades de dinamização inclusão da população à dinâmica global.

REFERÊNCIAS

- Andrade, J. P. (2008). *A economia do turismo no Brasil*. Brasília: Senac.
- Agência Nacional de Transportes Terrestres – Antt. (2018). *Estatísticas e Estudos Rodoviários - Dados Operacionais*. Brasília. [Link](#)
- Araújo Sobrinho, F. (2008). *Turismo e dinâmica territorial no eixo Brasília - Goiânia*. Tese. Doutorado em Ciências Humanas, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia. [Link](#)
- Barretto, M. (2005). *Manual de iniciação ao estudo do turismo*. Campinas-SP: Papirus.
- Basso, K. (2009). *Abordagens do Turismo em zoneamentos ecológico-econômicos nas cinco regiões brasileiras*. Dissertação. Mestrado em Geografia. Universidade de Brasília, Brasília. [Link](#)
- Beni, M.C. & Cury, M.J.F. (2012). Bases territoriais e redes do cluster de turismo. In: M.C. Beni, (Org.) *Turismo: Planejamento Estratégico e capacidade de gestão – desenvolvimento regional, rede de produção e cluster*. (pp. 487-516). Barueri-SP: Manole.
- Boullon, R. (2002). *Planejamento do espaço turístico*. Bauru-SP: Edusc.
- Castells, M. (2004). *A Galáxia Internet: reflexões sobre internet, negócios e sociedade*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.
- Castrogiovanni, A. & Gastal, S. (1999). *Turismo urbano: cidades, sites de excitação turística*. Porto Alegre: Edição dos autores.
- Confederação Nacional dos Transportes – CNT. (2018). *Boletim Econômico*. Brasília: CNT. [Link](#)
- Costa, E. B. & Araújo Sobrinho, F. L. (2013). Cidade, urbano e urbanização: fundamentos metodológicos para o estudo do turismo. In: F. F. Azevedo et al. (Org.) *Turismo em foco*. pp. 267-287. Belém: NAEA.

- Costa, H. A. & Souto Maior, A. (2006). Sistemas produtivos locais em Turismo: relacionamentos estratégicos e aglomeração territorial como vantagens competitivas. *Revista Acadêmica do Observatório de Inovação em Turismo*, 1(1), 13-14. [Link](#)
- Cruz, R. (2002). Políticas Públicas de Turismo no Brasil: significado, importância, interfaces com outras políticas setoriais. In: M. J. Souza (Org.). *Políticas públicas e o lugar do turismo*. pp. 25-38. Brasília: UnB.
- Damiani, A. (2006). Cidades médias e pequenas no processo de globalização. Apontamentos bibliográficos. In: A. Lemos, M. Arroyo & M. Silveira. *América Latina: cidade, campo e turismo*. San Pablo: Clacso. [Link](#)
- Galeano, E. (1980). *As veias abertas da América Latina*. Rio de Janeiro: Paz e Terra.
- Gazoni, J., Silva, E. & Fortes, J. A. (2017). A oferta de transporte e a demanda turística no Brasil: uma análise de componente principal. *Revista Turismo & Desenvolvimento*, 1(27-28), 2049-2059. [Link](#)
- Gottmann, J. (1961). *Megalópolis*. Norwood: The Plimpton Press.
- Harvey, D. (1989). *A condição pós-moderna*. São Paulo: Loyola.
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. (2010). *Censo demográfico 2010*. [Link](#)
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. (2017). *Áreas urbanizadas do Brasil: 2015. Relatórios metodológicos*. Rio de Janeiro: IBGE. [Link](#)
- Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas - IPEA. (2002). *Série caracterização e tendências da rede urbana do Brasil: configuração atual e tendências da rede urbana*. V. 1. Brasília: Ipea. [Link](#)
- Kunz, J. G., Schommer, L., Schneider, M. & Mecca, M.S. (2012). A clusterização do turismo no município de Gramado-RS: breves notas. *Rosa dos Ventos - Turismo e Hospitalidade*, 4(4), 609-624. [Link](#)
- Léfebvre, H. (1970). *La revolution urbaine*. Paris: Gallimard.
- Lencioni, S. (2015). Urbanização difusa e a constituição de megarregiões: o caso de São Paulo-Rio de Janeiro. *E-metropolis*, 6, 6-15. [Link](#)
- Lohmann, G. (2005). Transporte para turistas: conceitos, estado da arte e tópicos atuais. In L.G.G. Trigo (Org.) *Análises regionais e globais do turismo brasileiro*. pp. 641-647. São Paulo: Roca.
- Lohmann, G., Fraga, F. & Castro, R. (2013). *Transportes e destinos turísticos: planejamento e gestão*. Rio de Janeiro: Elsevier.

- Maricato, E. (2008). *Brasil, Cidades: alternativas para a crise urbana*. Petrópolis, RJ: Vozes.
- Ministério do Turismo - Mtur. (2010). *Caracterização e dimensionamento do turismo doméstico no Brasil*. Brasília: Brasil. [Link](#)
- Ministério do Turismo. (2017). *Mapa do Turismo Brasileiro*. Brasília: Brasil. [Link](#)
- Ministério dos Transportes. (2013). *Histórico*. Brasília: Brasil. [Link](#)
- Pires, M. S. (2001). *Construção do modelo endógeno, sistêmico e distintivo de desenvolvimento regional e a sua validação através da elaboração e da aplicação de uma metodologia ao caso do Mercoeste*. Tese. Doutorado em Engenharia de Produção. Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis-SC. [Link](#)
- Prideaux, B. (2000). The role of the transport system in destination development. *Tourism management*, 21(1), 53-63. [Link](#)
- Rodrigue, J. P., Comtois, C. & Slack, B. (2016). *The geography of transport systems*. Routledge.
- Roná, R. (2002). *Transportes no turismo*. São Paulo: Manole.
- Ruckert, A. A. (2016). Usos do território e políticas territoriais contemporâneas: alguns cenários no Brasil, União Europeia e Mercosul. *Revista de Geopolítica*, 1(1), 17-32. [Link](#)
- Santos, M. (1982). *Espaço e sociedade: ensaios*. Petrópolis-RJ: Vozes.
- Santos, M. (2005). *A urbanização brasileira*. São Paulo: Edusp.
- Silva, E. A. M. (2014). *Modelo de avaliação da influência dos sistemas de transportes para o turismo no desenvolvimento territorial*. Tese. Doutorado em Transportes. Universidade de Brasília. Brasília. [Link](#)
- Silva, E. A. M., Sobrinho, F. L. A. & Fortes, J. A. A. S. (2015). A importância geoestratégica do Aeroporto Internacional de Brasília no desenvolvimento do turismo regional. *Caderno Virtual de Turismo*, 15(3), 303-316. [Link](#)
- Silva, E. A., Queiroz, M. P. & Fortes, J. A. (2017). Establishing a priority hierarchical for regional airport infrastructure investments according to tourism development criteria: a Brazilian case study. *Journal of Spatial and Organizational Dynamics*, 5(4), 351-375. [Link](#)
- Silva, J. A. S. (2006). A dimensão territorial no planejamento do desenvolvimento turístico no Brasil: modelo de pólo de crescimento X modelo territorialista endógeno. *Observatório de La Economia Latinoamericana*, 59. [Link](#)
- Soja, E. (2010). Cities and states in geohistory. *Theory and Society*, 39(3-4), 361-376. [Link](#)

Silva, E. A. M. da, Fortes, J. A. A. S., Araújo Sobrinho, F. L. & Gazoni, J. L. (2020).
Consolidação do turismo em pequenos municípios brasileiros: nuances e
oportunidades na rede de transportes. **Rosa dos Ventos Turismo e Hospitalidade**,
12(1), 129-153, DOI: <http://dx.doi.org/10.18226/21789061.v12i1p129>

Soja, E. (2016). Regional urbanization and the end of the metropolis era. In: *Cities in the 21st Century* (pp. 71-89) Routledge.

Solha, K. T. & Braga, D. C. (2016). O transporte rodoviário de fretamento eventual no estado de São Paulo e sua aproximação com a atividade turística: uma análise preliminar. *Rosa dos Ventos - Turismo e Hospitalidade*, 8(2), 136-152. [Link](#)

Steinberger, M. (2006). *Território, ambiente e políticas públicas espaciais*. Brasília: LGE.

.

NOTAS

ⁱ O território turístico é formado pelo conjunto de portão de entrada (Destino Primário [DP]), a circulação (Rota dos Fluxos Turísticos [RFT]) e a dispersão para outros destinos (Destinos Secundários [DS]), representado pelos serviços e infraestrutura de transporte, pelos atrativos, serviços, equipamentos e infraestrutura de turismo, em constante interface para garantir a mobilidade dos turistas (Silva, 2014, p. 75).

ⁱⁱ Instituição do Decreto-Lei nº 55/66, que define a Política Nacional de Turismo, cria o Conselho Nacional de Turismo e a então Empresa Brasileira de Turismo [Embratur].